

B e g r ü n d u n g
zum Bebauungsplan Nr. 99 (Nord-Süd-Brücke)
der Stadt Peine

1. Allgemeines

Wenn in ihrer Bedeutung mit der heutigen Zeitepoche auch nicht vergleichbar, so entstanden aus der Einrichtung der Eisenbahn Hannover-Braunschweig in den Jahren 1843/44 und der allmählichen, in den Gründerjahren (unter besonderem Einfluß der Errichtung des Walzwerkes der damaligen Ilse der Hütte) schneller voranschreitenden Aufsiedlung des südlich der Eisenbahnstrecke gelegenen Stadtgebietes schon bald die ersten Verkehrsprobleme. Anlaß dafür war der schienengleiche Bahnübergang im Zuge der Bahnhofstraße, der seinerzeit schon am häufigstenbenutzte in der Stadt Peine. Bereits 1889 fanden die ersten Verkehrszählungen an diesem Bahnübergang statt mit Wiederholungen in den folgenden Jahren. Infolge des Wachstums der Stadt und dem damit immer lebhafter werdenden Verkehr verschlimmerten sich die Mißstände im Zusammenhang mit dem Bahnübergang Bahnhofstraße zunehmend, so daß bereits 1901 der Ruf nach einer schienenfreien Kreuzung an der Stelle laut wurde. Doch blieb das Problem vorerst über viele Jahre ungelöst.

Mit dem allgemeinen Aufschwung nach Beendigung des 2. Weltkrieges, dem Einsetzen reger Siedlungstätigkeit besonders im südlichen Stadtgebiet, der zunehmenden Bevölkerung und der bald stürmischen Entwicklung des Verkehrs rückt die Kreuzung erneut in den Blickpunkt. Der Bahnübergang Bahnhofstraße als eigentliche Stadtkernverbindung wird zum großen Verkehrshindernis und damit zu einer erheblichen Gefahrenquelle.

Der in Nord-Süd-Richtung fließende Verkehr wälzt sich fast ausschließlich über den schienengleichen Bahnübergang im Zuge der Bahnhofstraße. Hinzu kommt noch der innerstädtische Straßen- und Fußgängerverkehr. Nach im Anfang des Jahres 1957 durchgeführten Verkehrszählungen ist festzustellen, daß die Schranke in der Zeit von 5.00 h bis 21.00 h insgesamt fünf Stunden geschlossen ist. Die Fahrzeuge stauen sich mehrere hundert Meter lang in der Bahnhofstraße in beiden Richtungen sowie in der Braunschweiger Straße und der Schützenstraße. Von damals schon 7.200 Kraftfahrzeugen, die den Bahnübergang in 16 Stunden passieren, werden 2.800 zu mehr oder weniger langen Aufenthalten gezwungen.

Im Mai 1964 sind es täglich bereits rund 15.000 Kraftfahrzeuge, etwa 6.000 Radfahrer und mehre tausend Fußgänger. Der Übergang Bahnhofstraße ist bis zu sieben Stunden täglich geschlossen. Während der Schließungszeiten kommt der gesamte Nord-Süd-Verkehr zum Erliegen.

2. Entwicklung kreuzungsfreier Verkehrslösungen

Einen ersten Planungsvorschlag zur Lösung des Problems enthält der im Jahre 1956 genehmigte Wirtschaftsplan nach dem Wohnsiedlungsgesetz. Danach sollte ausgehend vom Friedrich-Ebert-Platz eine Brücke über die Bundesbahnstrecke etwa im Zuge des nördlichen Teiles der Osterstraße entstehen und bis zum Schützenplatz führen. Diese Trasse war auch Grundlage des im Juni 1964 aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 55, dessen Verfahren nach öffentlicher Auslegung des Entwurfes im Hinblick auf den damals gerade in Auftrag gegebenen Generalverkehrsplan für die Stadt Peine jedoch eingestellt wurde.

Der Entwurf eines im Jahre 1963 aufgestellten und öffentlich ausgelegten neuen Flächennutzungsplanes zeigt weitergehend ein Straßenringssystem zur Ordnung des innerstädtischen Verkehrs. Eine Bahnunterführung am westlichen Rande der Kernstadt und eine weitere östlich der Bahnhofstraße im Zuge der Peine-Ilseder-Eisenbahn/Osterstraße sollen den Verkehr über die Bundesbahnstrecke kreuzungsfrei regeln.

Die Unterführung am westlichen Rand der Kernstadt, der heutige Fuhsering, wird aufgrund einer Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Peine nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) in den Jahren 1964/65 als Trogstrecke gebaut. Diese Unterführung und ihre weiterführenden Straßen sind durch den Bebauungsplan Nr. 4 festgesetzt. Die Unterführung ist der Ersatz der höhengleichen Kreuzung der damaligen Luisenstraße mit der Bundesbahnstrecke. Sie dient zwar auch der Teilentlastung des Bahnüberganges Bahnhofstraße, kann allerdings eine Verbesserung der dort weiterhin vorliegenden unhaltbaren Verkehrsverhältnisse kaum bewirken.

Zu diesem Zeitpunkt gelingt es noch nicht, eine Einigung zwischen den Kreuzungsbeteiligten auch über die Frage zu treffen, ob in der Bahnhofstraße eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung und darüber hinaus östlich des Bahnhofes eine Nord-Süd-Brücke (vom Friedrich-Ebert-Platz zum Schützenplatz) als kreuzungsrechtliche Maßnahme nach dem EKrG erforderlich ist, und diese Einigung in die Vereinbarung aufzunehmen.

Mit Erstellung eines Generalverkehrsplanes als Mitvoraussetzung für die Weiterarbeit am Flächennutzungsplan, vom Rat der Stadt Peine im Mai 1966 beschlossen, werden gutachtlich Leitziele für die künftige Verkehrsordnung in der Stadt Peine gesetzt. In Durchführung dieser Empfehlungen sollte durch den Bebauungsplan Nr. 75 eine kreuzungsfreie

Nord-Süd-Verbindung vom Friedrich-Ebert-Platz aus im Zuge der Glockenstraße/Am Werderpark entstehen, doch wird die Planung wegen zu erwartender hoher Entschädigungsansprüche und des anstehenden Neubaus eines Postdienstgebäudes in der Schützenstraße wieder aufgegeben.

In dem andauernden Bemühen der Stadt, die durch den Generalverkehrsplan gegebene und durch Beschlüsse des Rates weiterentwickelte Konzeption des Verkehrsringsystems, dessen Hauptbindeglied die Nord-Süd-Brücke im Zuge des Stadtinnenringes ist, in die Wirklichkeit umzusetzen, tritt eine entscheidende Wende ein, als die Stahlwerke Peine-Salzgitter sich verpflichten, die ihrem Roheisentransport vom Hochofenwerk Ilsede zum Walzwerk Peine dienende Roheisenbrücke (Hochbahn) bis zum Juni 1971 abubrechen. Diese einmalige Gelegenheit und die zusätzliche Erklärung der Stahlwerke Peine-Salzgitter, keine Einwendungen gegen den Bau der Nord-Süd-Brücke zu erheben unter der Voraussetzung, daß ihren Verkehrs- bzw. verkehrsplanerischen Belangen in den Kreuzungspunkten der Nord-Süd-Brücke mit der jetzigen Trasse der Peine-Ilseder-Bahn Rechnung getragen wird, bieten endlich praktische Voraussetzungen dafür, eine Trasse für die Nord-Süd-Brücke von der Ilseder Straße/Wiesenstraße/Feldstraße im Zuge der freigewordenen Peine-Ilseder-Eisenbahn in nördlicher Richtung bestimmend festzulegen.

Als im Jahre 1975 die Deutsche Bundesbahn und die Stadt Peine eine weitere Vereinbarung nach dem EKrG treffen mit dem Inhalt, die höhengleiche Kreuzung Bahnhofstraße zu beseitigen und zu ersetzen durch eine "Straßenüberführung östlich des Empfangsgebäudes des Bahnhofes Peine" und durch eine Fußgängerüberführung im Zuge der Bahnhofstraße, sind sowohl rechtliche wie auch finanzielle Voraussetzungen für die Verwirklichung des wichtigen Verkehrsprojektes der Stadt Peine erfüllt.

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Nach dem Niedersächsischen Gesetz vom 26.3.1974 über das Außerkrafttreten von Flächennutzungsplänen bei Neugliederung von Gemeinden pp. sind der Flächennutzungsplan der Stadt Peine und diejenigen der in die Stadt Peine eingegliederten ehemaligen Gemeinden am 31.12.1974 außer Kraft getreten.

Die Stadt Peine bemüht sich seit dem Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes um die Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes. Die vollzogene Neugliederung unterstreicht,

wie dringlich die Aufstellung ist. Nach den Vorschriften des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung in der Fassung vom 24.1.1974 hat der Träger der Bauleitplanung vor Aufstellung des Flächennutzungsplanes unter Angabe der allgemeinen Planungsabsicht die Bekanntgabe des landesplanerischen Rahmenprogramms (Ziele der Raumordnung und Landesplanung) zu beantragen. Das Verfahren hierfür läuft seit 1966. Es unterlag durch den mit der Gebiets- und Verwaltungsreform ausgelösten Wechsel der Zuordnung der Stadt Peine vom Regierungsbezirk Hildesheim zum Verwaltungsbezirk Braunschweig langen Verzögerungen. Das als Grundlage für die Aufstellung des Flächennutzungsplanes erforderliche landesplanerische Rahmenprogramm ist vor kurzem bei der Stadt als Entwurf eingegangen.

Insoweit wird der Bebauungsplan Nr. 99 gemäß § 8 (2) BBauG aus zwingenden Gründen vor Aufstellung des Flächennutzungsplanes aufgestellt, um die durch ihn beabsichtigte Ordnung des Verkehrs nicht länger hinauszuschieben. Zwingende Gründe der Aufstellung sind auch gegeben durch den Inhalt der Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Peine, wonach als Baubeginn für die Nord-Süd-Brücke das Jahr 1976 festgelegt ist und die weiteren Terminabläufe.

4. Lage des Plangebietes und seine Erschließung

Der Bebauungsplan umfaßt ein Gebiet, das unmittelbar südöstlich an die Kerngebiete der Stadt anschließt. Es erstreckt sich vom Schützenplatz/Stadtpark im Norden bis zur Kreuzung der Wiesenstraße/Feldstraße mit der Ilseder Straße im Süden. Die östliche Begrenzung bilden in etwa das Werk I der Peiner AG mit seiner Ostseite, Flächen der Bundesbahnstrecke Hannover-Braunschweig bis zur Peiner

Eisenbahn, Teilbereiche zwischen Braunschweiger Straße und Jägerstraße, die Jägerstraße teilweise und Teilbereiche zwischen Pfingststraße (Haus Nr. 12) und Feldstraße (Haus Nr. 11). Im Westen begrenzen die Beethovenstraße, von hier ab Flächen der Bundesbahnstrecke bis zum Knick der Braunschweiger Straße, die Braunschweiger Straße, in etwa die Peiner Eisenbahn der Stahlwerke Peine-Salzgitter sowie Teilbereiche um Ilseder Straße (von Haus Nr. 10 und Nr. 11) und um Neue Teichstraße (näheres s. Geltungsbereich) das Plangebiet bis zur Wiesenstraße.

Die Grundstücke sind allesamt durch vorhandene Straßen erschlossen. Ihre Zugänglichkeiten ändern sich durch die Nord-Süd-Brücke mit ihren Auffahrtsrampen im Norden und Süden grundsätzlich nicht. Gehen vorhandene Zugänge durch die Planungsmaßnahmen verloren, werden sie durch neue ersetzt. Dieses kann erforderlich werden in dem Teilbereich der Grundstücke zwischen Pfingststraße und Feldstraße (ehemalige Grundstücke an der Ilseder Straße).

Durch Arrondierung des Werkes I der Peiner AG über die Kampstraße nach Norden bis zur Woltorfer Straße (früher Weberei Schaffeld und Zentralmolkerei Peine) verliert die Kampstraße innerhalb des Werkbereiches künftig ihre öffentliche Erschließungsfunktion. Sie wird entwidmet und erhält in Höhe des Hausgrundstückes Kampstr. 8 eine Wendemöglichkeit für den Straßenverkehr.

Die Bahnstraße wird durch die Elektrifizierung der Bundesbahn streckenweise verschmälert durch Aufstellung von Leitungsmasten. Von der Osterstraße bis zum Hausgrundstück Bahnstr. 4 soll sie nur noch Gehwegverbindung sein. Es wird eine Wendemöglichkeit für den Straßenverkehr bis dort hin geschaffen. Die vorhandene Zufahrt von der Wendeplatte bis zum südlichen Gleisanschluß der Peiner AG bleibt für diese auf der Bahnstraße erhalten.

Wegen unvermeidlicher Anordnung einer Brückenstütze in der Jägerstraße und Sperrung des Bahnübergangs der Peiner Eisenbahn der Stahlwerke Peine-Salzgitter für den Straßenverkehr erhält die Jägerstraße dort ebenfalls eine Wendeplatte.

Die vorhandene am Westende der Pfingststraße wird um rund 30 m östlich verschoben.

Zur Verbesserung des Gehwegnetzes erhält die Henselingstraße eine gerade Anbindung an die Wiesenstraße mit einem Gehweg.

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes gehört zu dem in Jahrzehnten gewachsenen bebauten Innenbereich der Stadt Peine. Alle zur Versorgung des Gebietes erforderlichen Energieleitungen und die Entwässerungskanäle sind vorhanden.

5. Notwendigkeit der Bauleitplanung und Begründung der getroffenen Festsetzungen

5.1. Nord-Süd-Brücke

Das Verkehrskonzept der Stadt Peine sieht in Übereinstimmung mit dem vom Rat beschlossenen Generalverkehrsplan und dem "Strukturplan für die Innenstadt" ein Straßenringsystem vor. Ein Teil dieses Ringsystems ist der Innenring, der den nördlich und südlich der Bundesbahnstrecke Hannover-Braunschweig liegenden Stadtinnenbereich von der sogenannten "Kleinen Westumgehung" im Zuge der Bundesstraße 444 bis zur Wiesenstraße umschließt.

Dem Innenring fällt die Aufgabe zu, den Ziel- und Quellverkehr (Binnenverkehr) aufzunehmen, ihn leicht und sicher zu führen und in die Kern- und äußeren

Siedlungsbereiche zu verteilen.

Daß die vierspurige westliche Hälfte des Innenrings nebenher einen Teil vom ein- und ausstrahlenden Verkehr aufnimmt, erklärt sich durch ihre tangentielle Verflechtung mit der B 444 und durch südlich von ihr nach Osten weiterführende Stadtstraßen zu örtlichen Industriebetrieben. Jedoch ändert dieses nichts an der ausschließlich innerstädtischen Verkehrsbedeutung des Innenringes.

Der Innenring wird seine Aufgabe nur bewältigen können, wenn der auf ihm über die Bundesbahnstrecke führende Verkehr kreuzungsfrei fließen kann. Aus dieser Erkenntnis ist die Herstellung von Kreuzungsbauwerken erforderlich. Ein solches am westlichen Rande der Kernstadt in Form einer Straßenunterführung (Trogstrecke) ist seit Jahren fertig und dem Verkehr übergeben. Nach letzten Zählungen vom Mai 1973 war die Unterführung täglich durch rund 11.500 Kraftfahrzeuge belastet.

Zu diesem Zeitpunkt war der Bahnübergang in der Bahnhofstraße noch offen. Ihn benutzten zur selben Zeit rund 11.800 Kraftfahrzeuge, zuzüglich etwa 5.000 Motorräder und Radfahrer. Die Erwartung, daß nach dem Bau der westlichen Bahnunterführung der Verkehr in der Bahnhofstraße zurückgehen werde, hat sich nicht erfüllt. Der Bahnübergang konnte den über ihn fließenden Verkehr aus den weiter oben schon genannten Gründen einfach nicht mehr verkraften. Seine Gefährlichkeit - auch von der Deutschen Bundesbahn durch dringende Forderung vom Februar 1973 nach zusätzlicher Sicherung des Überganges durch Lichtzeichenanlage ausdrücklich unterstrichen - nahm ständig zu. Infolgedessen wurde der Bahnübergang gemäß Vereinbarung für den Kraftverkehr inzwischen geschlossen. Als Teil der Vereinbarung erhält er eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke als Bindeglied für den Kern der Stadt. Diese ist z.Z. im Bau.

Weiterer Gegenstand der Vereinbarung ist der Bau einer Straßenüberführung (Nord-Süd-Brücke) östlich des Empfangsgebäudes des Bahnhofes Peine. Auf diese kann nicht verzichtet werden, weil sonst der gesamte, in langer Zeit gewachsene Organismus der Stadt zerschnitten und funktionsunfähig würde. Die Folgen einer solchen Entwicklung ließen sich heute schon übersehen, denn die z.Z. für den Nord-Süd-Verkehr nur zur Verfügung stehende Trogstrecke kann die Aufgabe des Innenringes allein nicht übernehmen. Sie ist gegenwärtig mit rund 21.000 Kraftfahrzeugen pro Tag belastet. Durch ihre Lage zwingt sie den Nord-Süd-Verkehr an den Westrand der Kernstadt und verwandelt ihn zunächst in einen Ost-West-Verkehr, wofür die vorhandenen innerstädtischen Verkehrswege völlig unzureichend sind.

Es ist deshalb dringend notwendig, durch diesen Bebauungsplan die erforderlichen Festsetzungen für eine Nord-Süd-Brücke als unerläßliches Bindeglied in einem funktionsfähigen Innenring zu treffen.

Die gewählte Trasse hält den Einschnitt in gewachsene Baustruktur in erträglichen Grenzen, läßt bestehende Nutzungen fernerhin weitgehend zu und bietet große Kostenvorteile durch Ausnutzung aufgegebener Bahnanlagen. Eine Trasse mit derart günstigen Voraussetzungen läßt sich an anderer Stelle im Stadtgrundriß nicht finden. Die ergebnislosen früheren Versuche in dieser Richtung haben eindeutige Beweise dafür geliefert.

Die Brücke spannt sich im Norden von der Kampstraße bis in Höhe der Peiner Festsäle im Süden. Von ihren Endwiderlagern bis zu den Knotenpunkten im Bereich von Woltorfer Straße/Schützenplatz und von Wiesenstraße/Feldstraße/Ilsestraße entstehen Rampen, die teils zwischen Stützmauern liegen teils abgöbscht sind. Der Normalquerschnitt von Brücke und Rampe nimmt je zwei Fahrbahnen, Radwege und Gehwege auf; er ist 15,50 m breit. Für Fußgänger werden in Höhe der Braunschweiger Straße und der Bahnstraße zweiseitige Auf- bzw. Abgänge angelegt. Zu den Knotenpunkten hin wird der Normalquerschnitt aufgeweitet.

Zur Minderung des über die zulässigen Werte hinausgehenden Verkehrslärmes von der Brücke und den Rampen auf die anschließenden Gebiete kommen entsprechende Schutzmaßnahmen zur Anwendung.

Die befahrbaren öffentlichen Freiräume unter der Brücke werden dem Bedürfnis des ruhenden Verkehrs folgend Parkflächen.

5.2. Baugebiete neben der Nord-Süd-Brücke

Die Festsetzung der für Brücke und Rampen erforderlichen Straßenverkehrsflächen bringt Eingriffe in Grundstücke mit sich. In welcher Weise angeschnittene Grundstücke oder sonst von der Planung berührte auch in Mehrheit künftig zu nutzen sind, setzt der Bebauungsplan, soweit erforderlich, ebenfalls fest. Alle in den Seitenbereichen neben der Brücke bis zur Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegenden Grundstücke waren bisher in ihrer baulichen oder sonstigen Nutzung nicht verbindlich ausgewiesen. Sie sind nach Anlegung von Straßen- und Baufluchtlinien gebietsweise zu der gegenwärtigen Nutzung gewachsen. Ihrem Bauungs- und Nutzungscharakter zufolge sind sie - mit Ausnahme

des Werkes I der Peiner AG - generell Mischgebieten zuzuordnen. Sie gehören zu den im Zusammenhang bebauten Ortsteilen der Stadt Peine.

Da das Werk I der Peiner AG durch vor kurzem angekaufte größere Nachbargrundstücke ehemals gewerblicher Betriebe an der Woltorfer Straße erheblich erweitert worden ist, wäre die Festsetzung einer Art von baulicher Nutzung nur für angeschnittene Flurstücke des Werkbereiches ohne Sinn. Entsprechend der seit Jahrzehnten durch die Peiner AG verfolgten Betriebsplanung, die in Werk I entstehenden Produkte ausschließlich in den Anlagen südlich der Kampstraße zu fertigen und die hinzuerworbenen Grundstücke für Lager-, Versand-, Büro- und soziale Zwecke einzurichten, erfolgt ihre Festsetzung im Bebauungsplan als Industriegebiet südlich der Kampstraße und als Gewerbegebiet nördlich der Kampstraße. Durch Bepflanzungsbindungen für nicht überbaubare Grundstücksflächen entlang öffentlicher Verkehrsflächen (Woltorfer Straße) soll eine Aufgrünung entstehen, die der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes dient.

In den übrigen Gebieten sind Wohnungen und Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, unterschiedlich stark vertreten. Auch Räume für freie Berufe sind punktuell anzutreffen. Die Nutzungen genießen ohnehin Bestandsschutz. Alle bilden ein verträgliches Nebeneinander. Die künftige Nachbarschaft zur Nord-Süd-Brücke liefert keinen stichhaltigen Grund dafür, diese Gebiete anders als in ihrer jetzigen Art eingestuft festzusetzen. Eine Abzonung in eingeschränktes Gewerbegebiet würde zu allmählicher Entleerung der Wohnungen führen, was im Hinblick auf die Stadtkernnähe unerwünscht ist. Daher werden alle Gebiete als Mischgebiete festgesetzt.

6. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Die durch Festsetzung von Straßenverkehrsflächen angeschnittenen und für bauliche Nutzungen nicht mehr verwertbaren Grundstücke gehen, sofern das nicht schon durch langfristige Aufkäufe zur Sicherung der Trasse seitens der Stadt Peine geschehen ist, in ihr Eigentum über. An Grundstücken, deren Luftraum nur beansprucht wird, durch höhenmäßig unterschiedliches Hineinragen von Brückenteilen, sind Grunddienstbarkeiten einzurichten. Da sich an den weiteren Grundstücken durch die Planungsmaßnahmen von der Größe und vom Zuschnitt her nichts ändert, sind Maßnahmen zur Neuordnung des Bodens nicht erforderlich.

7. Überschlägige Kosten, die der Gemeinde voraussichtlich entstehen

Die im Wege der Kreuzungsvereinbarung nach dem EKrG ermittelten Kosten umfassen neben denen für das Brückenbauwerk alle weiteren Kosten für Anschlüsse der Stadtstraßen und deren verkehrsgerechten Ausbau.

Die Gesamtkosten betragen (abzüglich der Kosten für die Fußgängerüberführung Bahnhofstraße) rund 15,25 Millionen DM. Sie verteilen sich zu je einem Drittel auf den Bund, die Bundesbahn und die Stadt Peine. Die Stadt Peine hat nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz eine Landeszuwendung von 75% zu dem von ihr aufzubringenden Kostendrittel beantragt, so daß letztlich rund 1,27 Millionen DM für sie verbleiben. Hierzu kommen noch Kosten für die Treppenauf- bzw. abgänge in Höhe von etwa 230.000,-- DM, die allein von der Stadt zu tragen sind.

8. Städtebauliche Werte

Mit Ausnahme eines von der Stadt Peine vor längerer Zeit zur Sicherung der Brückentrasse aufgekauften unbebauten Grundstückes im Bereich Jägerstraße/Pfingststraße, das wegen seiner angrenzenden Lage zur Peiner Eisenbahn von den Stahlwerken Peine-Salzgitter früher als Fläche für Bahnanlagen und als Umschlagplatz für verschiedene Zwecke verwendet wurde, sind alle übrigen Grundstücke im Geltungsbereich bereits seit Jahrzehnten bebaut. Diese Bebauung bleibt unverändert bestehen, abgesehen von den planerischen Ordnungseingriffen.

Die Ermittlung städtebaulicher Werte, wie Erfassen von Teilstrecken der im Geltungsbereich liegenden Straßen, der Grundstücksgrößen, der Geschoßflächen, der Bewohner, kurz der Daten, die sich aus dem Geltungsbereich ergeben, bringt keinen brauchbaren Aufschluß über die städtebauliche Situation und die Relationen. Im Geltungsbereich sind aufgrund der als abgeschlossen anzusehenden Entwicklung diverse Nutzungen vorhanden, die in sich jedoch kein einheitliches und geschlossenes Bild von einem Baugebiet wiedergeben wie es bei sonst üblichen Bebauungsplänen über Wohnsiedlungsgebiete der Fall ist. Es wird deshalb auf die Ermittlung der städtebaulichen Werte verzichtet.

[Handwritten Signature]
Bürgermeister

Peine, den 1. Februar 1976



[Handwritten Signature]
Stadtdirektor

Diese Begründung hat mit dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 99 und dem Bebauungsentwurf gemäß § 2 Abs. 6 BBauG vom 29.6. bis 30.7.1976 öffentlich ausgelegen.